MANUAL DE USO

KOYOT 2



Sigue adelante

BIENVENIDO

Te damos la bienvenida al equipo y agradecemos tu confianza al volar un parapente NIVIUK Gliders.

Nos gustaría hacerte partícipe de la ilusión con que fue creado este parapente y de la importancia y el cuidado que concedimos al diseño y fabricación de este nuevo modelo con el fin de poder ofrecerte el máximo placer en cada vuelo bajo un parapente Niviuk.

El Koyot 2 te ofrece un pilotaje dulce y eficaz, equilibrado, que te permite descubrir y disfrutar el vuelo de forma cómoda y poniendo a tu alcance diversión y progresión con seguridad. Un perfil de última generación, tecnología de competición y materiales de calidad para darte la respuesta que deseas. Tú lo manejas, tú lo controlas y va donde tú pretendes ir.

Estamos seguros que disfrutarás volando este parapente y muy pronto descubrirás el significado de nuestro slogan:
“Dar importancia a los pequeños detalles que construyen grandes cosas”
A continuación te ofrecemos el manual del usuario, el cual recomendamos leer detalladamente.

El equipo NIVIUK Gliders.

NIVIUK GLIDERS C/ DEL TER 6, NAVE D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - SPAIN
TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86
info@niviuk.com www.niviuk.com

NIVIUK Gliders KOYOT 2

Este manual te ofrece la información necesaria para que reconozcas las características principales de tu nuevo parapente.

El mismo es de carácter informativo, es decir, que no te da la posibilidad de cumplir con los requerimientos de instrucción necesaria para poder pilotar una aeronave de estas características, que sólo puede darte una escuela reconocida por la federación de tu zona de vuelo.

Igualmente, te recordamos que es de suma importancia leer a conciencia la totalidad de los contenidos del manual de tu nuevo KOYOT 2.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto.

ÍNDICE



1. CARACTERÍSTICAS

1.1 ¿PARA QUIÉN?

Para todos aquellos pilotos que deseen empezar en el vuelo libre con un parapente con las máximas garantías en todos los terrenos.

Materiales, certificaciones, prestaciones, seguridad y un pilotaje lúdico son los ejes de trabajo sobre los que se basa el desarrollo de este nuevo KOYOT 2.

Dirigido al amplio segmento de pilotos que se sitúa desde el debutante hasta el piloto de fin de semana que desea disfrutar al máximo del vuelo sin stress alguno. Muchas velas utilizadas en escuela son velas denominadas "básicas" y que en general sirven solamente para el descubrimiento de la actividad, el KOYOT 2 a diferencia de la clásica vela de iniciación, es capaz de seguir adelante contigo mucho más allá de las prácticas y de acompañarte en aventuras que te darán aún más ganas de volar y seguir volando más y mejor. Un pilotaje dulce y eficaz, equilibrado, que te permite descubrir y disfrutar el vuelo de forma cómoda y poniendo a tu alcance diversión y progresión con seguridad.

El Koyot 2 te escucha, te entiende y te permite seguir adelante.

1.2 HOMOLOGACIÓN

El KOYOT 2 ha superado sin contratiempo alguno todas las exigencias de la norma europea en su clase EN A.

Descripción de las características de vuelo clase A:
Parapente con seguridad pasiva máxima y característica de vuelo extremadamente tolerante. Fuerte resistencia a salidas fuera del dominio de vuelo normal.

Descripción del nivel de pilotaje requerido clase A:
Diseñado para todos los pilotos, incluyendo los pilotos en todos los niveles de formación.

En el test de carga, soportó sin problema la exigencia de resistir a los 8G de esfuerzo en tracción y a los 1.000 daN de choque.

En el test de vuelo, cada una de las 5 tallas del KOYOT 2 está certificada con la mejor clasificación posible EN A.

Todas las certificaciones fueron realizadas las instalaciones del laboratorio de ensayos suizo Air Turquoise.

Para ver el desglose de los test de vuelo y el nº de homologación correspondiente ver paginas finales o en www.niviuk.com.

1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO

Quisimos ofrecer la vela más cómoda, todo el equipo de NIVIUK Gliders realizó un extenso y minucioso trabajo de diseño, una puesta a punto con muchas horas de pruebas e innumerables vuelos, con varios prototipos ensayados y en todas las condiciones de vuelo posibles. Todo este trabajo de mejora en la campana ha conseguido lograr un producto de inmejorable comportamiento.

Ligereza al mando, precisión en la respuesta, manejabilidad, seguridad, estética… son algunas de las cualidades que presenta esta ala.
Su comportamiento en el suelo es el primer paso para apreciar su obediente talante.

Su ligereza, tanto de peso como de mando, resultan determinantes para que todas las acciones a realizar durante el despegue puedan ser llevadas a cabo con soltura desde el primer vuelo.

Su mando te deja claro que ligereza y eficacia son conceptos que se complementan, incluso en las condiciones más turbulentas toda orden es transmitida con diligencia y la respuesta de la KOYOT 2 es la esperada.

Su manejabilidad se mostrará en todas las facetas del pilotaje como un verdadero aliado del piloto, permitiéndole explorar más allá de sus conocimientos sin riesgo a una mala respuesta por parte de la KOYOT 2.

Su seguridad viene determinada por su excelente homologación, vale la pena recordar que el mejor parapente en manos de un mal piloto no garantiza un final feliz, la seguridad pasiva del KOYOT 2 debe de estar acompañada por la seguridad pasiva en los demás elementos del equipo de vuelo, silla, casco, etc. Este extraordinario comportamiento de la KOYOT 2 y un pilotaje con sentido común nos permitirán disfrutar de muchas horas de vuelo con total tranquilidad.

1.4 CONSTRUCCIÓN, MATERIALES

El KOYOT 2 no sólo introduce nuevos métodos de diseño sino también nuevas tecnologías de producción. Del ordenador de Olivier a la pieza acabada de cortar no es posible un solo milímetro de error, el corte de cada uno de los elementos de ensamblaje que componen la vela es cortado uno a uno mediante la automatización de este proceso a través del programa de corte Láser. No solo corta la pieza, sino que marca sin error posible los puntos de guía para su posterior ensamblaje y numera cada pieza antes de cualquier manipulación humana, evitando así posibles y comprensibles errores en este delicado proceso.

Los suspentes son fabricados semi automáticamente, todas las costuras son rematadas bajo supervisión ocular de nuestros especialistas. Organizar el puzzle que es el proceso de ensamblaje resulta con este método más fácil de organizar economizando recursos para un control de calidad más riguroso.

Todos los parapentes NIVIUK Gliders son sometidos a un control final extremadamente riguroso. La campana es cortada y ensamblada bajo estricto orden impuesto por la automatización de este proceso.
Todo el cono de suspentaje es medido en cada vela individualmente después de su montaje final en la campana.

Cada vela es hinchada individualmente en la campa para su revisión ocular final.

Cada parapente es empaquetado siguiendo las directrices de mantenimiento y conservación de los materiales más avanzadas.
Los parapentes NIVIUK Gliders están construidos con materiales de primera calidad, acordes a las necesidades de rendimiento, durabilidad y homologación exigidos por el mercado actual.
Ver datos de materiales en páginas finales.

1.5 ELEMENTOS COMPONENTES

El KOYOT 2 es entregado a su propietario con una serie de componentes que, no siendo primordiales, no dejan de tener un destacado papel en la utilización, transporte y almacenamiento del parapente. Además del parapente, una mochila de transporte con suficiente capacidad para albergar todo el equipo una vez correctamente recogido, diseñada para que el transporte a pie del equipo sea lo más agradable posible. Una bolsa de plegado interior para proteger nuestra KOYOT 2 de posibles daños durante el almacenaje.

Una cinta de compresión nos permitirá recoger la vela en el menor espacio posible. Una barra de acelerador que completa el sistema de aceleración de nuestro KOYOT 2. Un pequeño kit de reparación de la tela a base de ripstop autoadhesivo. Un manual de uso en donde encontraremos respuesta a todas las preguntas sobre nuestro KOYOT 2, una guía rápida en pequeño formato y un pen USB.

2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE

2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para el desempaque y montaje, recomendamos se realice en una pendiente escuela, o mejor en un área llana y despejada, sin excesivo viento y libre de obstáculos que nos permita realizar todos los pasos requeridos para el reconocimiento del equipo, hasta terminar haciendo un hinchado del NIVIUK Gliders KOYOT 2.

Es recomendable que todo el proceso sea supervisado por un instructor o vendedor, sólo ellos podrán resolver cualquier duda de una manera segura y profesional.

2.2 PROCEDIMIENTO

Retirar el parapente de la mochila, abrirlo y desplegarlo, extendiéndolo con las líneas por encima del intrados y orientado hacia la dirección del hinchado, revisar que la tela y el suspentaje no presenten anomalías, verificar el correcto cierre de los maillones de unión de los suspentes a las bandas. Identificar y ordenar las líneas A, B, C, D, los frenos y las bandas correspondientes en la posición correcta, comprobando que queden libres de enganches y nudos.

2.3 MONTAJE AL ARNÉS

Posicionar correctamente las bandas en los mosquetones de la silla, de manera que las bandas y líneas, queden libres de vueltas y correctamente ordenadas. Verificar el correcto cierre del sistema de enganche utilizado.

2.4 TIPO DE ARNÉS

El KOYOT 2 ha sido homologado EN A con un arnés acorde a la norma N1651:1999, esta homologación lo habilita para ser volado con la mayoría de arneses actuales. Recomendamos ajustar la cinta ventral a la distancia de homologación, que varía según la talla.

Para la talla S 42 cm. Para la talla M 44 cm. Y para la L 46 cm.

Cualquier cambio de estas condiciones puede afectar al rendimiento y reacciones del ala dejando fuera de validez dicha homologación.

2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR

El sistema de aceleración del KOYOT 2 se acciona empujando con los pies la barra que viene incluida en el equipamiento. Este sistema es muy fácil de conectar y debe regularse apropiadamente.

La barra del acelerador es entregada sin instalar, debemos de proceder a su instalación. La mayoría de arneses ya disponen de una preinstalación del acelerador, sólo tendremos que seguirla y enlazar los ganchos del acelerador con los de las bandas. Hemos de tener en cuenta que se debe regular a la distancia justa para su utilización, ¡esta distancia varía para cada piloto! Recomendamos probar todo el sistema de aceleración colgados en un utillaje para tal efecto, (la mayoría de escuelas disponen de uno).

2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO

Una vez revisado todo el equipo y comprobar que las condiciones de viento son las apropiadas, podemos practicar en tierra el hinchado del KOYOT 2 tantas veces como sea necesario hasta familiarizarnos con su comportamiento. El hinchado del KOYOT 2 es fácil y suave y no requiere de una sobrecarga de energía, hinchará realizando una suave presión con el cuerpo, mediante el arnés y ayudando el movimiento con las bandas “A”, sin tirar de ellas, sólo acompañando el movimiento natural de subida del ala. Es necesario acompañar las bandas “A” hasta el final (12) y no esperar que ellas terminen de subir solas pues el KOYOT 2 no acumula velocidad en esta fase del hinchado, evitando de esta manera la nada recomendable situación de adelanto del ala en el despegue.

2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS

Las líneas principales de los frenos, vienen reguladas de fábrica con la medida preestablecida en la homologación, esta regulación puede variarse para adaptarla al tipo de pilotaje de cada piloto. No obstante es recomendable volar con la regulación original durante un periodo de tiempo lo suficientemente largo para habituarse al comportamiento original del KOYOT 2. En caso que fuera necesario modificarla, aflojar el nudo, deslizar la línea por la manija del freno hasta el punto deseado y volver a ajustar el nudo con firmeza. Esta regulación deberá ser realizada por personal cualificado, siempre comprobando que la modificación no comprometa el borde de fuga, dejándolo FRENADO y que ambos lados queden simétricos. El As de Guía o el Ballestrinque son los nudos más aconsejados para fijar los frenos.

3. PRIMER VUELO

3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para la realización del primer vuelo, recomendamos realizarlo en una pendiente suave (escuela) o en tu zona de vuelo habitual acompañado por un instructor certificado.

3.2 PREPARACIÓN

Para la preparación, repetir el procedimiento del apartado desempaquetado y montaje.

3.3 PLAN DE VUELO

Es necesario realizar un plan de vuelo previo, para evitar posibles errores en la toma de decisiones.

3.4 CHEQUEO PRE-VUELO

Una vez listos, y antes de despegar realizar otro chequeo del equipamiento, montaje correcto y líneas libres de enganches o nudos.

Comprobar que las condiciones son las apropiadas para nuestro nivel de vuelo.

3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE

Realizar una acción de hinchado suave y progresiva, el hinchado del KOYOT 2 es fácil y no necesita energía de más, no tiene tendencia a adelantar lo que permitirá una fase de hinchado sin agobios, dando paso a una fase de control con suficiente tiempo para tomar la decisión de aceleración y despegue cuando el piloto lo desee.

El KOYOT 2 permanecerá sobre la cabeza del piloto sin adelantarse esperando que éste tome la decisión de despegar.

Siempre que el viento lo permita se aconseja el despegue de cara a la vela, de esta manera podemos hacer una chequeo visual con mas garantías. El KOYOT 2 es especialmente fácil de controlar en esta configuración con vientos “fuertes”. Vientos de 25 a 30 Km/h son considerados fuertes para volar.

La preparación del ala y su disposición en la zona de despegue es de fundamental importancia, elegir la zona apropiada dependiendo de como entre el viento en el lugar, disponer el parapente como si formara parte de un gran círculo, respetando así la forma de la campana en vuelo, será una excelente manera de garantizar un buen despegue.

3.6 ATERRIZAJE

El KOYOT 2 tiene un excelente aterrizaje, transforma la velocidad en sustentación a medida que el piloto lo solicita, permitiendo un enorme

margen de error. No es necesario dar vueltas a los frenos para obtener más eficacia en el frenado.

4. EN VUELO

4.1 VUELO EN TURBULENCIA

El KOYOT 2 dispone de la mejor homologación para afrontar estas situaciones con las mejores garantías, tiene una gran estabilidad en todo tipo de condiciones, y una excelente reacción en vuelo pasivo, lo que nos dará una gran seguridad en condiciones turbulentas. Igualmente, todo parapente requiere de un pilotaje acertado para cada condición, siendo el piloto el último factor de seguridad.

Recomendamos tomar una actitud de pilotaje activo en situaciones de turbulencias, accionando en la medida justa para mantener el control del ala, evitando que ésta se cierre, pero permitiendo que se reestablezca la velocidad del perfil necesaria para su funcionamiento luego de cada corrección.

No permanecer demasiado tiempo en una acción de corrección, (frenado), ya que predisponemos al parapente a situaciones críticas de funcionamiento, en caso de necesitar controlar, accionar y reestablecer la velocidad.

4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

Plegada asimétrica.
A pesar del la gran estabilidad del elaborado perfil del KOYOT 2, puede producirse en algunos casos una plegada de un lado del ala (asimétrica), en situaciones de turbulencias muy marcadas… generalmente cuando el piloto no anticipa la corrección. En este caso el parapente nos transmitirá una pérdida de presión, a través del comando y del arnés. Para evitar que se cierre realizar una acción de freno del lado comprometido para aumentar el ángulo de incidencia y evitar que pliegue. En caso de que se produzca una plegada, el KOYOT 2 no tiene una reacción violenta, o sea que la tendencia al giro será muy gradual y fácil de controlar, inclinando el cuerpo hacia el lado abierto para evitar que se incremente el giro y mantener la trayectoria y de ser necesario aplicar un poco de freno del mismo lado. Normalmente la plegada se reabre sola, pero en caso que esto no ocurra, realizar una acción de freno firme y profunda (100%) del lado de la plegada. Es posible que debamos repetir la acción, hasta que se reabra el lado cerrado, cuidando de no frenar de más el lado que permanece abierto (control de giro) y dejando recuperar la velocidad de vuelo una vez que se abre la plegada.

Plegada frontal.
En condiciones de vuelo normal, el KOYOT 2 está muy lejos de que se produzca una plegada frontal, ya que el perfil está diseñado para volar con mucha tolerancia a los cambios bruscos de incidencia. Puede producirse en condiciones de mucha turbulencia, en la entrada o salida de ascendencias fuertes o bien usando el acelerador sin adaptarse a la masa de aire. Generalmente se reabre sola sin tendencia al giro, pero podemos accionar simétricamente ambos frenos, en una acción rápida y profunda para ayudar a la reapertura, sin mantener más que un instante esta acción, liberando los frenos inmediatamente para recuperar la velocidad óptima de vuelo.

Barrena plana.
Esta configuración (giro negativo), queda realmente muy lejos de las posibilidades de vuelo del NIVIUK KOYOT 2, aunque una serie de acciones (giros), desde una situación de muy baja velocidad, (volar muy frenado) pueden comprometer el funcionamiento del parapente y entrar en esta configuración. No es fácil dar recomendaciones sobre este tipo de configuraciones, ya que dependerá de la naturaleza de la misma, pero se debe saber que el ala necesitará reestablecer la velocidad

de aire relativo sobre el perfil, para la cual debemos liberar los frenos progresivamente y dejar que aumente la velocidad. La reacción normal será de una abatida lateral, con tendencia a girar no más de 360º, para reestablecer el vuelo normal.

Parachutaje.
La tendencia a entrar o quedarse en parachutaje está eliminada en el KOYOT 2.
Esta configuración está muy lejos de las posibilidades de este parapente. En caso de que ocurra, la sensación será que el parapente no avanza, con cierta inestabilidad, falta de presión en los frenos, aunque la campana aparentemente estará perfectamente hinchada. La acción correcta es liberar los frenos y empujar las bandas A (acelerar) hacia el frente o bien inclinar un poco el cuerpo hacia un lado SIN FRENAR.

Pérdida.
La posibilidad de entrar en pérdida con el reglaje de fábrica en vuelo normal no existe en el KOYOT 2. Puede producirse por volar a una velocidad demasiado baja e intentar una serie de acciones en esta situación (sobremandar), en condiciones de turbulencias fuertes.
Para provocar una pérdida, se debe llevar al parapente a la velocidad mínima de vuelo frenando simétricamente y una vez logrado esto, accionar los frenos al 100% y mantener. El parapente caerá hacia atrás para luego estabilizarse sobre el piloto con un cierto péndulo, que dependerá de la forma en que se realice la maniobra. En el momento de comenzar la pérdida no se debe dudar y soltar la acción en mitad de la maniobra, ya que en este caso el parapente abatirá con gran fuerza, pudiendo quedar por debajo del piloto. Debemos mantener la acción unos segundos hasta que se estabilice en la vertical.
Para recuperar la configuración de vuelo, liberamos los frenos en forma progresiva y simétrica, dejando reestablecer la velocidad liberando la acción una vez que el ala llega a su punto máximo de adelantamiento.
El ala tendrá una abatida, necesaria para restablecer la velocidad de aire relativo, no debemos frenar de más en ese momento, ya que el parapente necesita tomar velocidad para salir de la pérdida. Si es necesario controlar una posible plegada frontal, frenar simétricamente sólo por un instante y liberar, aún con el ala adelantada.

Corbata.
De todas las posibles situaciones en las que puede encontrarse el KOYOT 2, esta es de las más difíciles que ocurran. Su proporcionado alargamiento y una estudiada colocación de las cascadas del suspentaje así lo ratifican.
Una corbata puede aparecer luego de una plegada asimétrica, en la cual la punta de ala queda “enganchada” entre las líneas. Esta configuración puede provocar una entrada en giro bastante rápida, dependiendo de la naturaleza de la misma. La corrección es de la misma manera que en la plegada asimétrica, controlar la entrada en giro accionando el freno contrario e inclinando el cuerpo y luego, ubicamos la línea que va al estabilo, (punta de ala), del lado encorbatado, que está identificada por otro color y corresponde a la línea externa de la banda B. Tiramos de esa línea hasta tensarla y esta acción ayudará a liberar la corbata. Si no logramos liberarla, debemos seguir volando hacia el primer aterrizaje, controlando la trayectoria con el cuerpo y con un poco de freno.
Debemos tener cuidado cuando realizamos acciones para liberar la corbata cerca del relieve o de otros parapentes, ya que podemos perder el control de la trayectoria.

Sobremando.
La mayoría de los incidentes de vuelo en parapente son por causa de acciones erróneas del piloto, las cuales sumadas, dan como resultado configuraciones anormales de vuelo (cascada de incidentes). Debemos tener en cuenta que sobremandar el ala sólo llevará a la misma a niveles críticos de funcionamiento. El KOYOT 2 está diseñado para que siempre intente recuperar el vuelo normal por sí solo, no intentes accionar de más.
Generalmente el sobremando no se debe al tipo de acción ni a la intensidad de la misma, sino que el motivo es debido a cuanto tiempo mantenemos dicha acción. Debemos permitir que el perfil pueda reestablecer la velocidad normal de vuelo, luego de cada acción.

4.3 VUELO ACELERADO

El perfil del KOYOT 2 está diseñado para volar con mucha estabilidad en todo su margen de velocidades, su homologación EN A así lo confirma. Acelerar será de utilidad en situaciones de viento fuerte o en descendencias muy marcadas.

Acelerando, el perfil del parapente queda más sensible frente a posibles turbulencias y más próximo a una plegada frontal. Si sentimos una pérdida de presión, debemos liberar la acción del acelerador y accionar un poco los frenos para aumentar así la incidencia del perfil, recordando que se debe reestablecer la velocidad de vuelo luego de la corrección.

NO es recomendable el uso del acelerador cerca del relieve y en condiciones de mucha turbulencia. En caso de necesitarlo, se debe dosificar su acción liberando cuando se pierde presión y equilibrando con acción de frenos. Esta dosificación significa un pilotaje activo sobre el acelerador.

Accionar el acelerador supone un aumento de la velocidad de +/-10 km/h.

4.4 PILOTAJE SIN FRENOS

Si por cualquier motivo los frenos no están operativos, tienes que pilotar la vela tirando suavemente de las bandas D y usar el peso de tu cuerpo para dirigir la vela hacia el aterrizaje. Estas bandas están bastante blandas debido a que no tienen mucha presión, hay que tener cuidado de no pasarse al tirar de ellas porque podríamos provocar una pérdida o negativo. Para aterrizar dejaremos máxima velocidad y antes de llegar al suelo tiraremos de las dos bandas D simétricamente, este tipo de frenado no es tan efectivo como los frenos, el aterrizaje pues se realizará a mayor velocidad.

4.5 NUDOS EN VUELO

La mejor manera de evitar estos nudos o enredos es una buena revisión del suspentaje antes del hinchado de la vela para el despegue. Si antes de despegar ves que hay un nudo, deja de correr inmediatamente y no despegues.

En caso de que hayas despegado con un nudo, deberás corregir la deriva cargando todo el peso en la silla del lado contrario al nudo y usar el freno necesario de este mismo lado. Se puede tirar suavemente del freno en el lado con nudo para ver si éste sale, o bien identificar la línea comprometida y tirar de ella, siempre apartados del relieve. En caso de que el nudo esté demasiado apretado y no salga, hay que volar con cuidado y de forma segura hasta el aterrizaje más cercano. Mucho cuidado al intentar sacar el nudo, no hay que tirar muy fuerte del freno, la posibilidad de que la vela entre en pérdida o negativo es mayor con nudos o enredos. Antes de intentar sacar el nudo asegúrate de que no hay pilotos volando cerca.

5. PERDER ALTURA

Perder altura rápidamente es un recurso muy importante en determinadas situaciones. Dependerá de cada situación el método apropiado a utilizar para descender rápido.

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

5.1 OREJAS

Las orejas son una forma de descenso moderado -3 a -4 m/s, la velocidad suelo disminuye de 3 a 5 km/h y se limita el pilotaje. También aumenta el ángulo de incidencia y la carga alar sobre la superficie que queda abierta. La Koyot 2 viene provista de un tira-orejas que facilita enormemente tanto

la localización como la realización de la maniobra.

La banda A esta subdividida en una A´ que dispone únicamente de un solo suspente. En vuelo la A´ queda separada del resto de la banda A permitiendo realizar perfectamente la maniobra “orejas”.

Para realizarlas toma la sub-banda A´ lo más alto que puedas y tira hacia fuera y abajo. Notarás que el ala se pliega por las puntas.

Para reestablecer la velocidad horizontal y el ángulo de incidencia, podremos acelerar una vez que entran las orejas.

Para reabrirla, suelta las A´ y se abrirán solas, en caso de que esto no ocurra, frena progresivamente un lado u luego el otro. La reapertura es recomendada realizarla de forma asimétrica para no comprometer el ángulo de incidencia y aún más cerca del suelo y en condiciones turbulentas.

La A y la A´ disponen en su interior de un sistema de imantación que les permite permanecer unidas si no tienen tensión, facilitando de esta manera las tareas de desenredo y control pre-vuelo.

5.2 BANDAS B

En esta maniobra el ala deja de volar, no hay velocidad horizontal y no hay control sobre el parapente.

La circulación del aire sobre el perfil se interrumpe y el ala queda en una situación similar al parachutaje.

Para realizarla se toman las bandas B por debajo de los maillones de las líneas y se tira hacia abajo simétricamente (aprox. 20 a 30cm) manteniendo la posición.

En un primer momento la acción es física (dura) por lo cual deberemos tirar con fuerza hasta que el perfil se deforme, donde la fuerza requerida será menor. En este momento debemos seguir con la acción sin soltar las bandas B.

El ala se deforma, su velocidad horizontal es 0 km/h, y su velocidad vertical aumenta hasta los -6 a -8 m/s. dependiendo de las condiciones y de cómo realicemos la maniobra.

Para salir, se sueltan en un tiempo ambas bandas, el ala tendrá una abatida suave y retomará el vuelo por sí sola.

Es mejor liberar las bandas rápido que lentamente.

Se trata de una maniobra fácil pero debemos recordar que el parapente deja de volar, no tiene avance respecto al viento y las reacciones son muy diferentes al vuelo normal.

5.3 BARRENA

Ésta es la maniobra más efectiva para perder altura rápidamente. Debemos saber que puede adquirir grandes velocidades incrementando mucho la fuerza g, llegando a provocar pérdida de orientación y hasta del conocimiento. Por eso es recomendado realizar esta maniobra gradualmente para adecuar nuestra capacidad de resistir el incremento de fuerzas e interpretar la maniobra, siempre con altura.

Para iniciar la maniobra se debe inclinar el cuerpo y frenar suavemente del mismo lado. Puedes regular la intensidad del giro frenando un poco el lado externo.

Un parapente en su máxima velocidad de giro, puede llegar a -20 m/s, equivalente a 70 km/h de velocidad vertical y quedar estabilizada en espiral a partir de 15m/seg.

Por este motivo, es muy importante conocer y ejercitar la forma de salir. Para salir de la maniobra, debemos liberar la acción progresivamente y frenar e inclinar el cuerpo por un momento breve sobre el lado contrario del giro (un tiempo), dosificando esta acción, liberando una vez que comienza a salir del giro.

Esta acción de salida debe ser realizada gradualmente y con acciones suaves, para poder registrar los cambios de presiones y velocidades. Como consecuencia de la salida, el parapente tendrá un momento de péndulo con una abatida de lado, dependiendo de la forma en que se realice la salida.

Realiza estas acciones con suficiente altura y moderadamente.

6. MEDIOS ESPECIALES

6.1 VUELO A REMOLQUE

El KOYOT 2 no presenta ningún problema en el vuelo a remolque. Es necesario realizar las operaciones referentes a la tracción con un equipo y personal certificado. El hinchado debe realizarse de la misma manera que en vuelo normal.

6.2 VUELO ACROBÁTICO

Aunque el KOYOT 2 ha sido probado por expertos pilotos acrobáticos y en todo tipo de situaciones extremas, NO ha sido diseñado para el vuelo acrobático y NO recomendamos un uso continúo en dicho tipo de vuelo. La acrobacia es la modalidad más joven del vuelo libre en parapente. Consideramos maniobras extremas o acrobáticas todas aquellas que implican pilotaje y la salida del vuelo normal. Para llegar a aprender de forma segura las maniobras acrobáticas tienes que asistir a los cursos que se realizan sobre agua asistido por un monitor profesional. Realizando maniobras extremas someterás a la vela y tu cuerpo a fuerzas centrífugas que pueden llegar hasta los 4 ó 5 g, desgastando el material de una forma mucho más rápida que con el vuelo normal. Si practicas maniobras extremas recomendamos enviar a revisar el suspentaje y la vela cada seis meses.

7. INSTRUCCIONES DE PLEGADO

El KOYOT 2 dispone de un borde de ataque complejo donde se reúnen distintos materiales que necesitan de atención: refuerzos de nylon, mylar. Por lo tanto, utilizar un método de plegado correcto es importante para alargar la vida de su parapente. La vela debería doblarse en acordeón, poniendo los refuerzos del borde de ataque completamente planos los unos contra los otros. Este método mantendrá su perfil en buen estado sin perjudicar el perfil de la vela ni las prestaciones de la misma. Esté atento para que los refuerzos no estén torcidos o doblados. No es necesario un plegado muy apretado, ya que puede dañar el tejido o las líneas.

En Niviuk hemos diseñado el NKare Bag (se entrega en opción). Esta nueva bolsa de plegado te asistirá a plegar rápidamente el parapente y de la misma manera mantendrá el perfil y la integridad de sus estructuras internas en perfectas condiciones.

El NKare Bag nos guiará en el proceso de doblado permitiéndonos recoger las costillas unas sobre las otras ordenando correctamente el SLE en el eje longitudinal “en acordeón” para luego permitirnos de manera sencilla realizar los dobleces transversales que cada modelo requiera en función de las longitudes del SLE y STE. Este sistema de plegado nos garantiza que tanto el tejido como los refuerzos de la estructura interna se mantengan en perfectas condiciones.

8. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

8.1 MANTENIMIENTO

El cuidado de tu equipamiento te asegura el correcto funcionamiento de todo el conjunto.

El tejido y las líneas no necesitan lavado, en caso de ensuciarse puedes aplicar un paño húmedo y suave.

En caso de mojarse, deberás secarlo en un lugar aireado y lejos del sol.
La luz solar daña los materiales provocando un envejecimiento prematuro.
Si has aterrizado no dejes tu parapente al sol, guárdalo debidamente.
Si lo utilizas en arena, intenta que esta no entre por las bocas del borde de ataque, y quita lo que haya entrado al final de la práctica.

Si se moja con agua salada, deberás sumergirlo en agua dulce y secarlo lejos del sol.

8.2 ALMACENAJE

Escoge para guardar tu equipo un lugar fresco, seco y libre de disolventes, combustibles o aceites.

No se recomienda guardarlo en el maletero de tu coche, ya que las temperaturas al sol pueden ser muy elevadas. Una mochila al sol puede llegar a 60º de temperatura en su interior.

NO se debe aplicar peso encima.

El plegado correcto es muy importante para el almacenaje.

8.3 REVISIÓN Y CONTROLES

Debes revisar tu KOYOT 2 periódicamente en tu taller más cercano cada 100 horas de uso o cada año (lo que antes suceda). Sólo de esta manera te garantizas el correcto funcionamiento de tu KOYOT 2 y el mantenimiento de la homologación.

8.4 REPARACIONES

En caso de roturas pequeñas del tejido, podrás repararlo tú mismo provisionalmente con el kit de reparación de tejido adhesivo, siempre que no esté comprometida alguna costura. Cualquier otra rotura deberá ser reparada por un taller especializado o personal capacitado para ello. No aceptes reparaciones caseras.

9. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

Es sabido que el vuelo libre en parapente es considerado como deporte de alto riesgo, en donde la seguridad depende de quién lo practica.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto o incluso la muerte. Los fabricantes o los distribuidores no son responsables de cualquier acto o accidente debido a la práctica de este deporte.
No debes de volar este equipo si no estás habilitado para ello. No aceptes consejos ni cursos informales de nadie que no sea debidamente certificado como instructor.

10. GARANTÍA

Todo el equipo y sus componentes disfrutan de una garantía de 2 años contra todo defecto de fabricación.
La garantía no cubre ni el mal uso ni el desgaste normal de los materiales.

11. DATOS TÉCNICOS

11.1 DESCRIPCIÓN DATOS TÉCNICOS

KOYOT 2			**22**	**24**	**26**	**28**	**31**
ALVÉOLOS	NÚMERO		37	37	37	37	37
	CERRADOS		4	4	4	4	4
	CAJONES		31	31	31	31	31
EN PLANTA	ÁREA	M2	21,39	23,88	25,87	27,86	30,85
	ENVERGADURA	M	10,21	10,79	11,21	11,65	12,26
	ALARGAMIENTO		4,87	4,87	4,86	4,87	4,87
PROYECTADO	ÁREA	M2	18,18	20,54	22,25	23,96	26,53
	ENVERGADURA		8,06	8,52	9,08	9,20	9,68
	ALARGAMIENTO		3,71	3,71	3,71	3,71	3,71
BÓVEDA		%	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
CUERDA	MÁXIMA	M	2,54	2,68	2,79	2,89	3,04
	MÍNIMA	M	0,59	0,63	0,65	0,67	0,71
	MEDIA	M	2,10	2,21	2,31	2,39	2,52
SUSPENTES	METROS TOTALES	M	324	342	359	369	389
	ALTURA	M	6,06	6,40	6,65	6,91	7,27
	NÚMERO		244	244	244	244	244
	PRINCIPALES		3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3
ELEVADORES	BANDAS	4	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D
	TRIMS		NO	NO	NO	NO	NO
	ACELERADOR	M/M	110	110	110	110	110
	TIRA OREJAS		SI	SI	SI	SI	SI
CARGA TOTAL	MÍNIMO	KG	45	62	77	92	112
EN VUELO	MÁXIMO	KG	67	82	97	117	135
PESO DEL ALA		KG	4,90	5,20	5,40	5,60	6,00
HOMOLOGACIÓN		EN / LTF	A	A	A	A	A

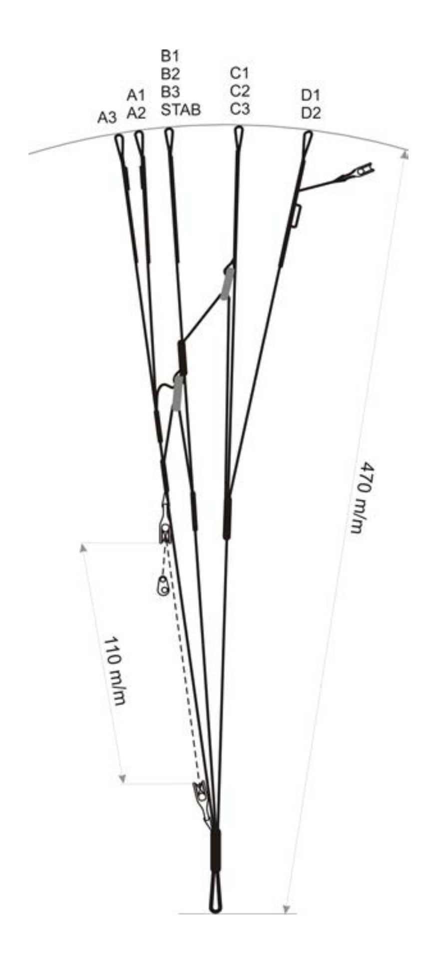
11.2 DESCRIPCIÓN MATERIALES

VELA	REFERENCIA	FABRICANTE
EXTRADÓS	SKYTEX 40 9017 E77	PORCHER IND (FRANCE)
INTRADÓS	N-20-DMF 36	DOMINICO TEX CO
PERFILES	3RS FM	DOMINICO TEX CO
DIAGONALES	3RS FM	DOMINICO TEX CO
CINTAS DE CARGA	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REFUERZOS CARGA PERFIL	W-420	D-P (GERMANY)
REFUERZOS BORDE DE FUGA	MYLAR	D-P (GERMANY)
REFUERZOS PERFIL	W-420	D-P (GERMANY)
HILO	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

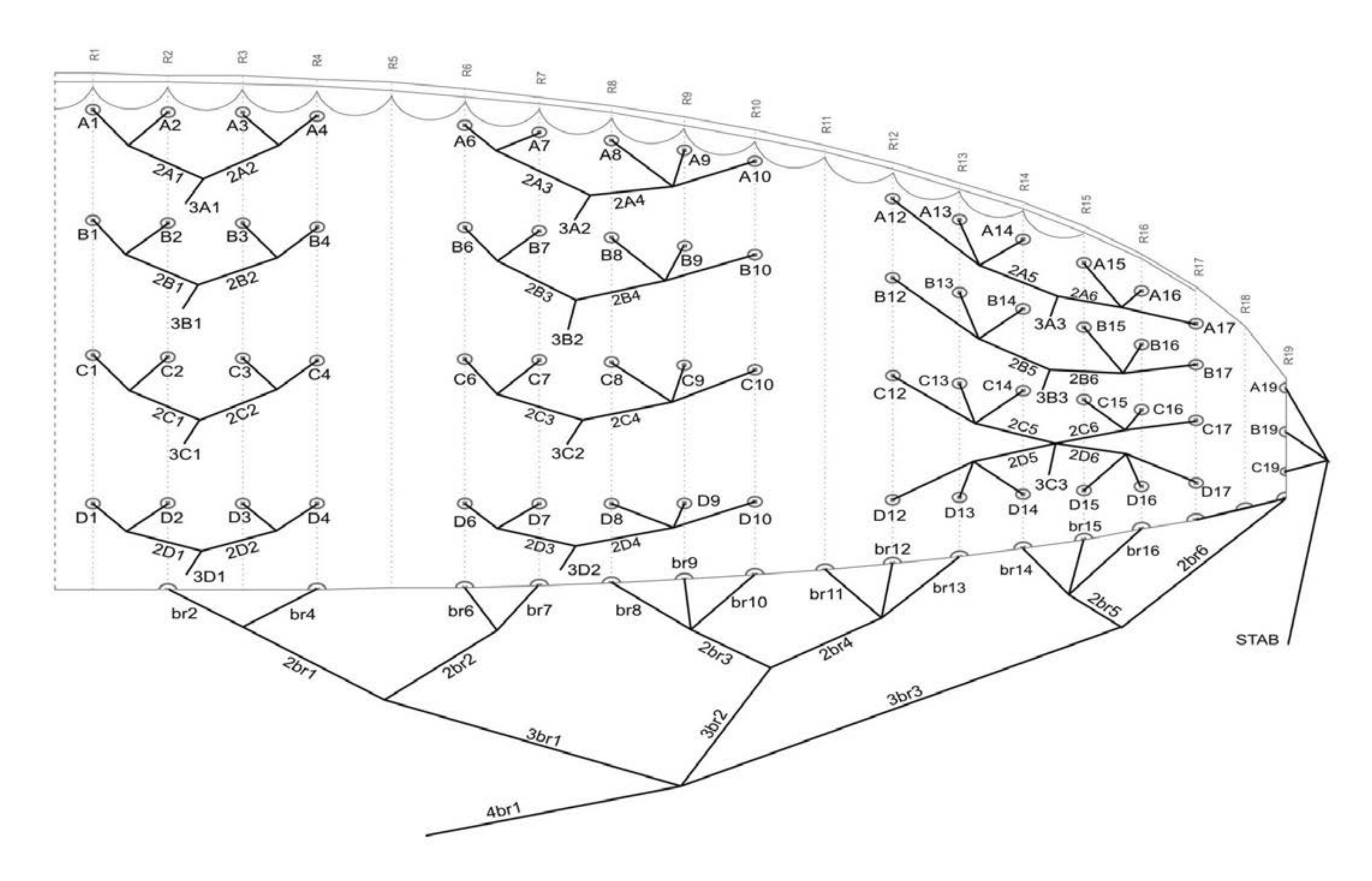
SUSPENTES	REFERENCIA	FABRICANTE
CONO ALTO	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CONO MEDIO	TNL - 081	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CONO MEDIO	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPAL	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPAL	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPAL	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FRENO PRINCIPAL	TNL - 400	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
HILO	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ELEVADORES	REFERENCIA	FABRICANTE
BANDAS	G-R 25	TECNI SANGLES (FRANCE)
INDICADOR DE COLOR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
HILO	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONES	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)
POLEAS	PY - 1304-2	ANSUNG PRECISION (KOREA)

11.3 ELEVADORES



11.4 PLANO DE LÍNEAS



11.5 LONGITUD LÍNEAS KOYOT 2 22

NIVIUK KOYOT 2 22					
		LONGITUD LÍNEAS M/M			
	A	B	C	D	BR
1	5.980	5.905	5.940	6.055	6.805
2	5.940	5.865	5.885	5.985	6.550
3	5.925	5.845	5.870	5.975	6.345
4	5.945	5.865	5.905	6.020	6.320
5	5.920	5.855	5.895	6.025	6.270
6	5.880	5.815	5.835	5.945	6.165
7	5.855	5.790	5.810	5.910	6.160
8	5.850	5.790	5.815	5.920	6.150
9	5.880	5.825	5.870	5.995	6.160
10	5.830	5.790	5.820	5.915	6.235
11	5.775	5.745	5.765	5.850	6.120
12	5.745	5.715	5.740	5.830	6.050
13	5.695	5.675	5.700	5.780	6.050
14	5.650	5.635	5.665	5.725	6.095
15	5.620	5.605	5.635	5.715	
STB	5.370	5.355	5.380		

		LONGITUD BANDAS M/M			
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	ESTÁNDAR
	365	390	430	470	ACELERADO

11.6 LONGITUD LÍNEAS KOYOT 2 24

NIVIUK KOYOT 2 24					
		LONGITUD LÍNEAS M/M			
	A	B	C	D	BR
1	6.325	6.250	6.285	6.420	7.185
2	6.285	6.205	6.225	6.350	6.905
3	6.265	6.195	6.215	6.335	6.695
4	6.295	6.215	6.250	6.385	6.670
5	6.280	6.200	6.235	6.385	6.610
6	6.230	6.160	6.185	6.305	6.500
7	6.205	6.135	6.155	6.265	6.495
8	6.200	6.135	6.160	6.265	6.485
9	6.235	6.170	6.215	6.355	6.490
10	6.175	6.130	6.170	6.265	6.575
11	6.115	6.085	6.110	6.195	6.460
12	6.085	6.055	6.085	6.185	6.385
13	6.035	6.010	6.040	6.120	6.385
14	5.985	5.970	6.000	6.070	6.350
15	5.955	5.940	5.980	6.060	
STB	5.685	5.675	5.695		

		LONGITUD BANDAS M/M			
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	ESTÁNDAR
	360	380	420	470	ACELERADO

11.7 LONGITUD LÍNEAS KOYOT 2 26

NIVIUK KOYOT 2 26					
	LONGITUD LÍNEAS M/M				
	A	B	C	D	BR
1	6.585	6.505	6.540	6.670	7.550
2	6.535	6.455	6.480	6.600	7.255
3	6.525	6.445	6.465	6.585	7.025
4	6.545	6.470	6.500	6.635	7.000
5	6.535	6.455	6.495	6.645	6.935
6	6.485	6.410	6.435	6.555	6.825
7	6.460	6.390	6.415	6.525	6.810
8	6.455	6.385	6.420	6.535	6.810
9	6.485	6.425	6.480	6.635	6.820
10	6.430	6.380	6.420	6.520	6.905
11	6.375	6.335	6.360	6.450	6.780
12	6.340	6.300	6.330	6.435	6.705
13	6.290	6.260	6.285	6.370	6.695
14	6.240	6.220	6.245	6.320	6.625
15	6.210	6.190	6.225	6.305	
STB	5.915	5.905	5.995		

	LONGITUD BANDAS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	ESTÁNDAR
	360	380	420	470	ACELERADO

11.8 LONGITUD LÍNEAS KOYOT 2 28

NIVIUK KOYOT 2 28					
	LONGITUD LÍNEAS M/M				
	A	B	C	D	BR
1	6.840	6.755	6.800	6.920	7.745
2	6.795	6.705	6.730	6.855	7.440
3	6.780	6.695	6.725	6.840	7.195
4	6.805	6.720	6.760	6.890	7.175
5	6.780	6.695	6.740	6.895	7.125
6	6.730	6.655	6.685	6.805	7.000
7	6.705	6.635	6.655	6.765	6.990
8	6.695	6.630	6.660	6.775	6.985
9	6.735	6.670	6.720	6.870	7.000
10	6.670	6.630	6.665	6.775	7.090
11	6.610	6.575	6.605	6.700	6.955
12	6.580	6.545	6.570	6.685	6.875
13	6.520	6.500	6.525	6.615	6.870
14	6.470	6.455	6.480	6.565	6.820
15	6.435	6.420	6.455	6.545	
STB	6.145	6.125	6.145		

	LONGITUD BANDAS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	ESTÁNDAR
	360	380	420	470	ACELERADO

11.9 LONGITUD LÍNEAS KOYOT 2 31

NIVIUK KOYOT 2 31					
		LONGITUD LÍNEAS M/M			
	A	B	C	D	BR
1	7.190	7.095	7.140	7.285	8.160
2	7.140	7.040	7.075	7.205	7.835
3	7.125	7.030	7.065	7.185	7.590
4	7.150	7.060	7.105	7.245	7.555
5	7.130	7.045	7.090	7.245	7.495
6	7.075	7.000	7.025	7.150	7.370
7	7.050	6.970	6.995	7.110	7.365
8	7.040	6.970	7.005	7.115	7.355
9	7.075	7.015	7.065	7.220	7.365
10	7.010	6.965	7.005	7.115	7.455
11	6.945	6.915	6.940	7.035	7.320
12	6.910	6.875	6.905	7.020	7.240
13	6.850	6.825	6.860	6.950	7.235
14	6.795	6.780	6.815	6.895	7.240
15	6.755	6.745	6.785	6.880	
STB	6.465	6.435	6.445		

		LONGITUD BANDAS M/M			
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	ESTÁNDAR
	360	380	420	470	ACELERADO

11.10 HOMOLOGACIÓN



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0522.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 22**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**67**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**45**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.05**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**18.31**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Sup'Air**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Access S**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**42**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0523.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 24**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**82**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**62**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.3**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**20.41**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Advance**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Progress Light**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0524.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 26**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**97**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**77**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.6**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**22.58**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Niviuk Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Hamak M**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

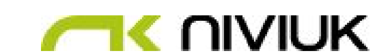
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0525.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 28**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**117**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**92**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.9**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**23.76**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Sol Paragliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Slider L**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

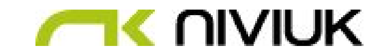
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0526.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 31**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**135**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**112**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**6.3**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**26.27**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Advance**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Progress L**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

The importance of small details
niviuk.com

